

Vom Wachsen und Wandeln unserer Stadt

Autor(en): Hans Bernoulli
Quelle: Basler Jahrbuch
Jahr: 1955

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/501533df-f5c2-428e-b21d-0f2b321979f5>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Vom Wachsen und Wandeln unserer Stadt

Von Hans Bernoulli

Es ist die liebe Gewohnheit, die spiegelt uns vor, daß unsere Stadt Basel — wie vermeintlich auch alle anderen Städte — einen einmaligen Tatbestand darstelle, wie ein sozusagen fixfertiges Bauwerk, etwa wie ein weitläufiges Gebäude, nach einem Plan auf einen Sitz errichtet. Und dabei läßt es ein flüchtiger Blick auf den Stadtplan, eine kurze Ueberlegung erkennen, daß die Stadt schon ihrem Umfang nach ständig gewachsen ist: erst haben die inneren Gräben die Größe der Stadt bestimmt, dann die Linie der äußeren Gräben; und nachdem die Mauern gefallen, hat die Stadt wieder neue Vorstädte angesetzt, weitausgreifend, wuchernd, die Umgebung verschlingend bis weit hinaus. Ein Zweites wird uns klar, wenn wir die Stadt durchwandern: der bauliche Bestand selbst, ganz abgesehen von seinem Umfang, er verändert sich ständig; er sucht sich hartnäckig gegen alle Widerstände zu erneuern, zu verjüngen. So war es schon immer. Aber die letzte Zeit, die Zeit, die wir miterlebt haben, die hat nun ein Tempo der Vergrößerung und der Erneuerung angeschlagen, wie es zu keiner Zeit erhört war; die letzten Jahrzehnte vollends, die haben uns deutlich gemacht, daß gleichzeitig mit dem Anwachsen ein ständiger Prozeß der Erneuerung unsere Stadt ergriffen hat — der Erneuerung, mag man sich fragen, welcher Art und nach welchen Zielen?

*

Ruhig, geräuschlos fast und darum so gut wie unbeachtet geht die Erneuerung vor sich. Dort, wo nach und nach die alten Häuser eines ums andere durch Neubauten ersetzt werden; Neubauten von gleicher Breite wie vordem, vielleicht ein oder zwei Geschosse höher als der Altbau, aber auf derselben Linie errichtet, da der Vorgänger gestanden; in Reih und Glied mit

der Bebauung, wie sie in all den Jahrhunderten gewachsen und geworden.

Solche Straßen behalten mit ihrer Breite und mit ihren Baufluchten durchaus den Charakter der mittelalterlichen Gasse, der Gasse, deren Linien nicht nach einem vorgezeichneten Plan verlaufen, die vielmehr an Ort und Stelle ausgesteckt und etwa nach Stadtbränden erweitert oder berichtigt worden ist. Ein Bild solcher Art zeigt die Steinvorstadt, zeigen die Kleinbasler Gassen (ohne die Greifengasse), aber nun auch neuerdings die Freiestraße, wie sie uns die achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts hinterlassen haben. Alles Straßen, die das einzelne Haus, ob zwar von geringer Breite, durch einen Neubau gleicher Größe ersetzen, um der vorzüglichen Lage willen.

Die architektonische Haltung, sie mag von Haus zu Haus wechseln — stammen doch die einzelnen Häuser aus verschiedenen Jahrzehnten: da zwei Häuser, unverkennbar aus den sechziger Jahren, daneben ein Haus unbestimmter Provenienz, neuerdings hergerichtet, ihm folgt ein Haus, dessen schüchterne Ornamentik es der Zopfzeit zuweist, dann ein Spätling des lieben Mittelalters angelehnt an eine Gruppe neuzeitlicher Bauten. Und dieser Wechsel von Haus zu Haus ist der gegebene Ausdruck einer allmählichen, natürlichen Erneuerung, eines organischen Prozesses. Da sind dem holden Zufall die Zügel zugeworfen, dem Zufall, dem wir die malerischen Qualitäten der alten Städte zuschreiben; was wohl richtiger, wie gesagt, als leicht ablesbares, allmähliches Absterben und Neuwerten bezeichnet wird.

Wo die Lage es fordert, es gestattet, wo größere Aufgaben in der bescheidenen Hausbreite kein Genügen mehr finden, wobei zu der nun einmal gegebenen Tiefe wenigstens eine größere Breite wünschbar scheint, da sucht der Bauherr zwei, vielleicht auch drei Liegenschaften zu erwerben und sie zu *einem* Bauplatze zu verschmelzen. Diesen Prozeß kann man unter anderem an der Steinentorstraße verfolgen, auf der rheinabwärtsliegenden Flucht der Greifengasse, bei der Streitgasse — es ist die einem sprunghaften Aufstieg gemäße Entwicklung.

Wo solche Veränderung einmal eingesetzt hat, sucht sie sich denn auch durchzusetzen auf die ganze Straßenslänge. Am Albangraben hat sie in diesem Jahr den letzten Abschnitt einer älteren Zeit reformiert. Hier spricht nun deutlich die größere Frontbreite die Sprache einer neuen Zeit — vielleicht im Gegensatz zu den Baufluchten, die noch dem alten Straßenzug angehören. Mit der größeren Frontentwicklung ist nun ein neuer Maßstab eingeführt; wo sich vordem 10 bis 12 Häuser dicht aneinander drängten mit ihren 10, 12 Haustüren und den entsprechenden Fenstergruppen — man mag an die kleine Reihe denken Augustinergasse, Rheinseite —, da stehen nun, voll entwickelt, drei oder vier Großhäuser. Die Straße ist damit scheinbar kürzer geworden, der vordem so lebendige Wechsel von Haus zu Haus, der Ausdruck der Vielheit, hat einer gewissen Gleichmäßigkeit Platz gemacht.

Besonders delikate, ja schmerzvoll ist dieser Prozeß des Auswechslens, wo bestehende architektonisch wertvolle oder geschichtlich bedeutende Bauten durch Neubauten abgelöst werden sollen. Denn wehe den Bauten, die eine wertvolle Lage nur zu verträumen scheinen, deren sich niemand oder deren sich nur schwache Kräfte annehmen, die kein Check vor der schnöden Spitzhacke rettet. — Wie viele wertvolle Bauten sind just in unseren Tagen einer unfehlbaren Kalkulation zum Opfer gefallen, vom Stadtkasino zum Straßburgerhof, vom Segerhof zum Beckenhof und so viele andere. Nur «Die goldene Münz» (einst Sporengasse 1) vermochte ihre Front zu retten als Museumsstück.

Wo ein wertvolles Gebäude einem Bau von Gewicht weichen muß, wie in unserer Lebensspanne das Kornhaus einem Schulbau, der Württembergerhof dem Kunstmuseum, das Zeughaus dem Kollegiengebäude, die Gewerbehalle einer Bank — da vergleicht man unwillkürlich, seufzend vielleicht, alt und neu; nur die Jungen gehen leicht darüber hinweg — die Stadt ist ja im Begriff, sich ihre Auffassung anzueignen, sich ihrer Lebensweise anzugleichen.

Größere Veränderungen müssen «mit dem Zeitfaktor rechnen», mit Verzögerungen; denn ist schon ein einzelner Bau

ein schwerfälliges und zeitraubendes Unternehmen — wieviel mehr die Errichtung einer ganzen, verschiedenen Eigentümern gehörenden Straßenfront. Rasch ist auf dem Plan die rote Linie gezogen, auf die inskünftig die einzelnen Bauten einzurücken haben. Aber es dauert an die fünfzig Jahre, bis das letzte Straßenstück in die neue Linie eingerückt ist — wir haben das bei solcher kalten Korrektur der Aeschenvorstadt erlebt.

In dringenden Fällen wendet man das heiße Verfahren an, die regelrechte Korrektur: so bei der «nun wirklich nicht mehr aufschiebbarer» Verbreiterung der Freienstraße, damals in den achtziger Jahren, ebenso beim Blumenrain und in der Greifengasse. Bei solchen Begradigungen und Verbreiterungen, bei solchen Operationen geht es oft sehr ruchlos zu; so sind der Freienstraßekorrektur im letzten Jahrhundert neben einer ganzen Anzahl von Zunfthäusern auch einzelne gutausgebauete Privathäuser zum Opfer gefallen. Ein gewisser Trost, daß das Verfahren der Errichtung von guten Neubauten günstig ist. Heute schon sind die Ergebnisse der gestern durchgeführten Revisionen, dieser Kraftanstrengungen par excellence, Selbstverständlichkeiten geworden. Die korrigierte Straße — so die Freiestraße, die Greifengasse — bildet in Abmessungen wie in architektonischer Haltung nun auf eine Reihe von Jahren ein Musterstück, späterhin mindestens bezeichnend für ihre Entstehungszeit.

Noch rücksichtsloser und auch folgenschwerer für die Stadt, wenn operativen Eingriffen ganze Komplexe zum Opfer fallen, um «Platz zu machen», um der Hygiene willen oder aus sonstwelchen achtbaren Gründen. Nun geht es um das Gefüge der Stadt und damit wohl gar um Tod und Leben. Der Boden, auf den wir gestellt worden sind, beginnt zu wanken; der Strom der Ueberlieferung scheint abzustürzen, um seine Wasser auf neuem Niveau weiterzuführen. Solch grundstürzende Veränderungen sind über die stillen Gassen an der Birsigmündung, zwischen Rathaus und Seidenhof hereingebrochen; im Niederstürzen haben sie auch den kühnen Straßenbogen der

neuen Börse mitsamt seinen Fresken — es sollte ein Anfang sein! — zusammengerissen.

Dieser Prozeß der Erneuerung ergreift aber nicht nur die Altstadt — auch die Bebauung vor den Toren, einem behaglichen Wohnen in der Stille zgedacht, wird in der oder jener Gegend schon heute als alt, unzeitgemäß angesprochen.

So bemerkt es, wie aus tiefem Schlaf erwachend, das Viertel vor dem Spalentor und der Lys, daß das Geschäftsleben an seine Türe klopft. Erst sind es nur einzelne Betriebe gewesen, die sich da und dort in einem Gehäuse, «nicht für es gebaut», eingenistet haben, bloß durch eine Firmentafel erkennbar. Dann hat sich aber, wie über Nacht, ein richtiger Geschäftsbau eingestellt zwischen den erstaunt und schüchtern-vorwurfsvoll blickenden zweigeschossigen Häusern.

Gefährlicher noch, weil nicht an kommende Geschäftsstraßen gebunden, die zwischen jene Reihenbauten — Austraße, Socinstraße, Eulerstraße und so fort — sich vier, fünf Stock hoch einmischenden Mietshäuser, die je bei allem Komfort, ohne Schwierigkeit, zehnmal so viele Haushaltungen aufnehmen können, als vorher allda wohnten. Für den Fortbestand der harmlosen Zweigeschoßbauten — dem Charakteristikum weiterer Quartiere, eine gefährliche Sache. An den Fingern kann man sich abzählen, daß es nun mit der Treuherzigkeit der Leimenstraße, der Holbeinstraße, der Schützenmattstraße usw. bald zu Ende sein wird.

Aber noch erschütternder sind die Veränderungen, die in den letzten Jahren über unsere stolzen Villenviertel hereingebrochen sind, über St. Jakobsstraße, Albananlage, über den Gellert. Das Jahrbuch 1947 hat darüber im einzelnen berichtet. Achselzuckend muß es der bisherige Bestand zugeben — die stolzen Villen in ihren großen Gärten: sie waren nicht mehr zu halten. Schon allein die Dienstbotenfrage! Aber dann auch ihr bauliches Wesen! Wer mag heute noch der Souterrainküche das Wort reden, und dem Fehlen der Veranda! Und die Heizung! Und das Badezimmer! Wie im Sturm ist die Welt zusammengebrochen, die J. J. Stehlin in den sechziger und siebziger Jahren unseren Voreltern so klug, sicher und geschmackvoll

aufgebaut hat; und damit die Stadt vor den Scheußlichkeiten bewahrt hat, die zu jener Zeit drüben im Schwange waren — die Heidelberger Schloßfantasien, ledergelbe Verblender von rotem Haustein eingefaßt! So hat jene Plejade von stattlichen Villen, leichtem Gewölk gleich, unsere Stadt beschützt vor den sengenden Strahlen Wilhelminischer Herrlichkeit. Bald ist es nur noch der Band «Architektonische Mitteilungen aus Basel», der die Erinnerungen festhält an jenen ritterlichen Dienst.

*

So ist das Bauwesen unserer Stadt — jeder Stadt — in fortwährendem Verändern begriffen, in fortwährendem Bestreben, sich dem Wachstum der Bevölkerung, des Verkehrs, der neuherandringenden Aufgaben, ja dem Wandel des Geschmacks, der architektonischen Auffassung anzupassen.

Gleichzeitig aber erweitert sich die Stadt. Ehedem, da setzten Mauern und Grabenring der Erweiterung Grenzen, zeitweilig bis den ungeschützten Vorstädten die notwendige Sicherung ward: ein neuer, weiter gespannter, dazu zeitgemäßer Gürtel von stärkeren Festungsbauten. Noch in den Dreißiger Wirren boten diese damals gewiß nicht mehr modernen Werke der Stadtbevölkerung Schutz. Bald danach aber übersprang die Bebauung diese letzte absolute Begrenzung — in lieblichen Villenvierteln gedachte die Stadt sich auf den Matten vor den Toren auszubreiten.

Es kam anders. Die Industrie hielt ihren Einzug, und so mußten für Wohnungen der allda Arbeitenden Quartiere vorgesehen, Straßen angelegt und — leider auch — Bauhöhen bestimmt werden. So entwickelte sich außerhalb des Bläsitors, überraschend, ein geschlossenes Stadtviertel, etwas zögernder, vor dem Riehentor; indes sich gegen das Leimental und rheinabwärts eine zweigeschossige Bebauung entwickelte im Charakter französischer Provinzstädte. Einzig den Feldern vor dem Alban- und dem Aeschentor blieb die geruhige Entwicklung vorbehalten — Villen in Gärten, die in biedermeierlicher Weise plangemäß die ganze Stadt hätten umgeben sollen.

Die Bauerngüter rings um die Stadt verschwanden eins nach dem andern, die bisherigen Aecker und Felder boten sich als Baustellen an. Da und dort erwarb die Stadt ein Gut, eine bescheidene Bodenpolitik inaugurierend. Die neuen Quartiere, keine festbegrenzten Viertel, sondern ständig sich erweiternde Komplexe, verschoben den Umriss der Stadt ins Unbestimmte. Bis dann unerwartet, nicht planmäßig vorgesehen, gewissermaßen als Ersatz für die Landhäuser vor den Toren, die ja eins nach dem andern von der rasch vorrückenden städtischen Bebauung erreicht und verschlungen wurden, draußen, weit weit draußen sich Villenvororte bildeten; rechtsrheinisch in Anlehnung an die Hangbebauung von Riehen, linksrheinisch an Arlesheim, später an die Dörfer des Birsigtals sich anschließend. Planmäßig, auch was die Verkehrsverbindung mit der Stadt betrifft, ist dann das Bruderholzquartier entstanden. Und in den Zwischenräumen — ohne groß Rücksicht zu nehmen auf die Kantons Grenzen — haben sich Städter wie in der Stadt Beschäftigte festgesetzt. Auch die Umrisse der umgebenden Dörfer verloren sich schließlich in unbestimmten, sich stets verändernden Linien. Einzig die Landesgrenzen geboten der Ausdehnung der Stadt halt.

Und wo sind die Gärten hin, die in langen Streifen sich von der Klybeckstraße an den Rhein hinunterzogen? Jene süßen ersten Kindheitserinnerungen unserer älteren Semester? Und der Alte Rhein, und die Schusterinsel? Nun, die Gegend am Alten Rhein ist, stolz und wohlgeraten, zum ersten Industriegebiet geworden, «mit Bahn und Wasseranschluß». Der letzte jener verwunschenen Gärten begleitet heute die Auffahrtsrampe der Dreirosenbrücke und ist damit als Anlage aufgenommen in das neue Stadtwesen.

Auch gegenüber, auf der Großbasler Seite, hat sich verschiedenes verändert. Stand da nicht — «es ist noch gar nicht so lange her» — jenes entzückende Gartenhaus, «le pavillon de l'ancien domaine Ochs». Nun, die Domäne Ochs ist für das Schlachthaus vermetzget worden, für die Dampfzentrale, die Stadtgärtnerei und das Unterwerk Voltastraße — alles Dinge, die einer Stadt von 200 000 Einwohnern so nötig sind wie das

liebe Brot. Damit aber doch noch so etwas vorhanden sei wie Wasserplätschern und Blätterrauschen, ist da nächst dem Volaplatz eine öffentliche Anlage angelegt worden «zum Vergnügen der Einwohner». Etwas natürlicher, wo ein bestehender Park der Öffentlichkeit gewonnen werden konnte, das Margarethengut, die Solitude. Freilich geschah das nicht durch großzügige Schenkungen, wie z. B. die Stadt Genf es immer wieder erleben durfte, sondern gegen hard cash.

Je stärker sich die Stadt ausdehnte, um so stärker mußte der Rhein als Hemmnis zwischen den Quartieren empfunden werden. Bis an die Schwelle unseres Erinnerungsvermögens, bis 1879, boten die alte Rheinbrücke und der Fußsteig der Eisenbahnbrücke, die fleißig hin- und herschwimmenden Fähren nicht zu vergessen, die einzige Verbindung von Ufer zu Ufer. Der erste Brückenneubau, die Wettsteinbrücke, stand unter keinem guten Stern. Die Lage, das muß gesagt werden, war gut gewählt, sollte die Brücke doch den Albangraben über den Harzgraben mit dem Theodorsgraben verbinden. Da das Großbasler Ufer an dieser Stelle bedeutend höher liegt als das Kleinbasler Ufer, dachte man zuerst daran, den Albangraben gegen den Rhein zu abzusenken und ihn unter den Verkehrszug Rittergasse—Albanvorstadt hindurch hübsch eben und horizontal über den Strom zu führen. Die Ausführung folgte dem Weg des geringeren Widerstandes. Die Fahrbahn wurde ohne Skrupeln einfach, wie es die Natur vorzuschreiben schien, schräg gelegt — mochten Jacob Burckhardt und Gleichgestimmte noch so heftig dagegen protestieren. Auch war die Brücke breit genug — damals: von Autos wußte man ja noch nichts, und der öffentliche Verkehr kannte noch keine Schienenstränge. Die auf unbegrenzte Zeit gedachte unveränderliche Fahrbahnbreite durfte denn auch ruhig durch acht massive, begrenzende Pfeiler unterstrichen werden. Bis dann die Stadt sich weiter vergrößerte und nachträglich doch noch die Straßenbahn auftrat und ohne falsche Bescheidenheit zwei reichliche Fahrbahnen beanspruchte, von den ungezählten Velos und den Autos gar nicht zu reden. So dauerte die Herr-

lichkeit der Brücke in ihrer ersten Gestalt nicht viel mehr als fünfzig Jahre.

Merkwürdig bald nach dem Bau der Wettsteinbrücke folgte die Johanniterbrücke, recht überflüssigerweise, wie es damals hieß; denn auf beiden Ufern hatte sich ja erst eine verhältnismäßig schütterere Bebauung eingestellt. Da erhebt sich immer wieder die alte Frage: hat das Verkehrsmittel dem Verkehr voranzugehen, oder hat es erst die Entwicklung des Verkehrs abzuwarten? Jedenfalls hat auch diese Brücke nicht damit gerechnet, daß der Verkehr so rasch anwachsen werde.

Zwischen den beiden neuen Brücken nahm sich nun aber die alte Brücke, die ja immer noch den stärksten Verkehr aufzunehmen hatte, recht bescheiden, ja dürftig und sogar gefährlich aus. Obwohl man damals die Entwicklung des Straßenverkehrs und noch weniger der Schifffahrt voraussehen konnte — Gelpke galt damals noch als der überspannte junge Mann —, war ein Neubau nicht mehr zu verschieben. Die hölzernen Joche waren etwas höchst Fragwürdiges. Bei jedem Hochwasser und bei jedem gewichtigen Transport, auch wegen der Massen, die ein größeres Fest wie die Vereinigungsfeier bringen mußte, hegte man nicht geringe Bedenken. So wurde denn an der alten Brückenstelle die neue, die Mittlere Brücke gebaut. Das war anno 1905.

Allmählich, mit dem Anwachsen der rheinabwärts gelegenen Viertel, füllte der Verkehr die drei Brücken auf. Vor allem mit der Entwicklung des Rheinhafens aber drängte sich der Bau einer Brücke hart an der Landesgrenze auf. Gleichzeitig aber drückte auch die Ausdehnung der Quartiere oberhalb der Wettsteinbrücke — hier war es nun die Mustermesse! — immer ungeduldiger auf eine Verbindung — sie wird nun endlich werden und den Namen Alban-Brücke tragen.

Eine Geschichte der Brückenbauten der Stadt würde nichts anderes bedeuten als eine Geschichte des innerstädtischen Verkehrs, zusammengesehen mit dem immer weiter hinausgespannten Netz der Hauptstraßen.

In das Bild der Stadt hinein zeichnen sich aber auch die weithinwirkenden Anlagen für Kraftgewinnung, unterhalb

wie nun auch oberhalb der Stadt, zusammen mit ihren peinlichen, wie auch mit ihren erfreulichen Begleiterscheinungen.

Und das offene Land?

Von den friedlichen Gehölzen und Rainen und den harmlos dahinschleudernden Feldwegen, von dem ständig sich verändernden Rheinbord, von den biedermeierlich sich gebärdenden Ufern von Wiese und Birs ist keine Rede mehr; es gibt in der ganzen Umgebung der Stadt wortwörtlich keinen Quadratmeter Land, der nicht umsorgt, umhegt, befestigt, kultiviert wäre — das Land ist rar geworden, kostbar, unersetzlich. Der Ingenieur hat den Landschaftsmaler abgelöst. Jeder Zufall ist ausgeschaltet, alles ist sehr präzis geworden, und so sind denn die neuerdings auftauchenden Bemühungen um ein ungebundenes Leben mitsamt seiner kleinen Unordnung ausdrücklich auf bestimmte Lagerstellen verwiesen und einem Reglement unterstellt worden.

Damit hat sich denn auch das Bild der Stadt gewandelt, das ehemals dem über dem Hauenstein Herabgestiegenen, dem vom Elsaß Heraufkommenden als das Ziel seiner Wanderung erschien, als Basel, die Stadt. Eine Zeitlang schien es ja, als müßten die Landstraßen vor den schnellfüßigen Bahnen die Segel streichen, als müßte der Begriff einer Stadtsilhouette ad acta gelegt werden. Neuerdings aber ist der Horizont der Stadt wieder zu Bedeutung gelangt: von fernher grüßen die roten Türme des Münsters, das Wahrzeichen der Stadt seit Jahrhunderten, den nach einer Orientierung ausblickenden Autofahrer. Freilich nur allzubald verschwindet dann das Bild vor der erst locker, dann dichter werdenden Bebauung, der Fahrer taucht ein in die «Stadtlandschaft». Die Tore, soweit sie noch stehen, sie versinken zwischen den so munter aufgeschossenen Häusern; gerade noch vor dem Einfahren in die Altstadt deuten die an Stelle der Festungslinien gehegten Grün-Anlagen eine Gliederung an und dienen der Orientierung.

Eine Gliederung anderer Art dieses so mächtig angewachsenen Stadtkörpers bilden die Bahnhöfe mitsamt ihren Zufahrtslinien. Mit hartem Griffel sind die Umrißlinien dieser Verkehrsanlagen in den Boden der Stadt eingezeichnet. Zwei

Verkehrsnetze sind da übereinandergelagert — Straße und Schienenweg — was die Bahnunterführungen und die Bahnbrücken erkennen lassen. Sie bezeichnen die Punkte, da die letzten Außenquartiere sich nun der Stadt anschließen — die Tore einer größeren Stadt.

*

Dem ständigen Anwachsen der Bevölkerung und der Vergrößerung der Stadt, wie wir sie erlebt haben, mußte selbstredend das Anwachsen des Verkehrs folgen. Trotz der damals so viel längeren Arbeitszeit kamen jahrelang die Arbeitsleute zu Fuß in die Stadt. Auch den Schülern mutete man noch längere Schulwege zu. Aber schließlich griff dann doch die Verwaltung ein: es war um 1896, da wurden die Hauptstraßen mit Schienen versehen — oh! — es würden nur zwölf Wagen zirkulieren, zwölf kleine Wagen! Und wirklich fuhren damals nur zwölf höchst bescheidene Wägelchen durch die Stadt — es war der kleine Finger, bald genug war es die ganze Hand; vor den Großraumwagen von heute und ihren Anhängern wäre man wohl zurückgeschreckt, damals. Nun mußte man, das war die Konsequenz, da man die Wagen nicht den Gassen angepaßt hat, wohl oder übel die Gassen den Wagen anpassen.

Aber damit nicht genug, hat die übergroße Höflichkeit, wohl auch die Unmöglichkeit, vorauszusehen wie die Sache ausgehen würde, auch den privaten motorisierten Fahrverkehr, nämlich das Auto, in die bescheidenen städtischen Gassen eingeladen einzufahren. Kurz bevor das Malheur passierte, erlebte man den Schrecken, daß waghalsige Jünglinge auf Hochrädern die Straßen unsicher machten. Nun, die Hochräder traten dann dem sozusagen normalen Velo die Straße ab — dem Auto aber mußte der Münsterplatz geopfert werden! Wie weit wir es noch kommen lassen wollen mit der Verstopfung der Innerstadt und dem lächerlich-riskierten Spiel der Vehikel in den Stoßzeiten an den alten Torstellen — wir wissen es nicht. Wohl möglich, daß uns der Verkehr zu Veränderungen des Stadtkörpers zwingt, die alle bisherigen und geplanten Straßenverbreiterungen weit hinter sich lassen. (Bevor das pas-

siert, wäre es denkbar — und gar nicht teuer —, wenn man den Versuch machte, die Altstadt dem Fußgänger zu reservieren.)

Was im Verlauf der hinter uns liegenden sechzig, siebzig Jahre sich gewandelt und das Bild der Stadt so recht ad oculus verändert hat, das sind die Schaufenster den Hauptstraßen entlang; die Schaufenster, die ja durchaus und ausdrücklich in die Augen fallen sollen. In den Jahren, da die heutige Freiestraße gebaut wurde, da galt es noch, das Schaufenster in einen einmal gegebenen Formenkanon einzureihen. Eine große Oeffnung im Erdgeschoß? Das läßt sich nur in der Form eines stattlichen Einfahrtstors darstellen, oder, wenn es sich um zwei, drei Schaufenster handeln sollte, als ein (irgendwie nachträglich verglaster) Laubengang. Und die Gesamtkomposition der Front, die mußte, obwohl sich kein Mensch darum kümmern würde, mit diesem falschen Hoftor, bzw. Laubengang rechnen.

Das war unbequem, und außerdem entsprach es den Wünschen des Geschäftsinhabers durchaus ganz und gar nicht.

Den Aufbau einer Gebäudefront bis hinauf zum Dachgesims nimmt ja — Hand aufs Herz! — so gut wie niemand wahr, aber das Schaufenster!, à la bonheur, da lohnt es sich auch etwas daran zu wenden.

Oh, es ist denn auch anders geworden. Heute ist alles vorhanden in der Stadt, von der Verglasung der ganzen Front hinunter bis zu jenen präziösen Darbietungen, die dem Passanten die ausgestellten Kostbarkeiten nur in einem schmalen, horizontalen Glasstreifen vorführen; neuerdings, die radikalste Lösung, die dreiviertel des Parterres auflöst in kunstvolle Buchten, die den ahnungslosen Passanten verlocken, Schritt für Schritt einzudringen in den geschützten Raum, da sich rechts und links die Herrlichkeiten beider Hemisphären anpreisen, bis er dann überrascht und unversehens vor dem Ladentisch steht, vom bloßen Betrachter zum Käufer geworden. Oder dann wieder die Läden, die ihre Kundschaft mit Musik betäuben, oder andere, die es mit einer Lichtfülle ohnegleichen machen, das leibhaftige Schlaraffenland vorspiegelnd.

Welch ein Kontrast, wenn das Erinnerungsbild auftaucht vom Blumenrain aus Kindertagen: rechts und links der steilen zum Totentanz heraufführenden Fahrbahn die dem Fußgänger vorbehaltenen Stufen in abwechslungsreichen Absätzen von Haus zu Haus, von Auslage zu Auslage ansteigend. Hier mag sich besonders eindrücklich der Wandel der Auffassung, der Bedürfnisse, voran aber das Tempo erweisen.

*

Am Anfang aller Dinge, die das Wachsen und den Wandel einer Stadt ausmachen und bedeuten, steht selbstverständlich das Anwachsen der Bevölkerung. Obschon es das A und das O jeglichen Tuns unserer Behörden bildet — wer vermöchte auch nur für zwanzig Jahre vorauszusagen, was in diesem Punkt zu erwarten wäre? Ja auch nur die letzten Gründe zu bezeichnen, die ein Stagnieren, ein Anwachsen, ein Zurückgehen der Bevölkerung bedingt? Aber das wissen wir, was alles von diesem Wachsen oder Stagnieren, Zögern oder Sichüberstürzen abhängt im Blickbild einer Stadt.

Die «Stadterweiterung» als die sinnfälligste Veränderung steht im Vordergrund. Dunkel freilich, welches Quartier die Gunst der Stunde genießt, welcher Typus die Führung übernimmt, welche Hand die Feder führt. Seit 1914, seit der allgemeinen Preissteigerung der ersten Kriegszeit und den Versuchen, dies allgemeine Ansteigen der Preisfluten vor dem Wohnungsmarkt aufzuhalten, haben die Eingriffe des Staates in die Domäne des freien Unternehmertums nicht mehr aufgehört. Diese Praxis hat das Aufkommen von Wohngenossenschaften begünstigt. Nun sind Baukomplexe entstanden, wie sie bisher unsere Stadt nicht kannte. Und da die Wiederholung ein und desselben Motivs (selbst eines schlechten Motivs) von gutem Effekt ist, sehen all die Wohnbauten, die da zu Beginn der zwanziger Jahre und dann wieder im Gefolge der Wohnungsnot entstanden, die um 1940 einsetzte, gar nicht so übel aus. Sie umgeben die Stadt in dichten Schwärmen, bis weit hinaus nach Riehen, nach St. Jakob; bis gegen Klosterfiechten, gegen Allschwil, gegen Burgfelden — überall den knappen, bisher

noch freien Raum bis an die Kantonsgrenzen füllend. Schon rechnet die Zeit, da der letzte Rest von Bauland verbaut ist, mit wenigen Jahren.

Fast scheint es, als ob das Vorherrschen des Einfamilienhauses, dieses Ruhmestitels der Stadt, am Verblassen sei; daß jene kleinen Reihen von anspruchlosen, doch ansprechenden Individualbauten am Verflackern wären. Nur schüchtern, so scheint es, setzen sich solch niedrige Gruppen menschenfreundlicher Unternehmungen zwischen die drei- und viergeschossige Bebauung der Neuquartiere, die sich als das «Allein-Zeitgemäße» gebärdet. Ja, dort draußen, da schon der Grundname die bescheidene Aufgabe von ehemals bezeichnet, an der Entenweidgasse, da hat ein kühnes Unternehmertum ein paar «Hochhäuser» hingestellt, 13 Geschöß hoch, die Nachteile des Miethauses von fünf Geschossen übersteigernd, aber dafür, so scheint es, bei mäßigen Mieten all den so heiß ersehnten modernen Komfort bietend.

Der Umbau der Innenstadt hat an diesem Anwachsen der Außenquartiere seinen Anteil. All die innerhalb der Gräben entstehenden Geschäftshäuser, sie verdrängen die bescheidenen innenstädtischen Wohnungen. Die Bänklein vor den Haustüren, sie sind längst verschwunden, sie hätten ja gar keinen Sinn mehr: es wohnt ja sozusagen niemand mehr in der Stadt. Und was innerhalb der Kantonsgrenzen keinen ihm zusagenden Platz mehr aufreiben kann, setzt sich außerhalb dieser Grenzen fest. Die Stadt ist damit zu einem merkwürdigen Wesen geworden, zu einer Ansammlung von Wohnquartieren und Schlafgelegenheiten rings um einen kleinen Kern Geschäfts- und Arbeitsbauten. Dazwischen, wo Bahn und Rheinufer dazu einladen, Industrieviertel mit Fabrikationsbetrieben und ausgedehnten Lagerplätzen.

Aber mit dem sozusagen mechanischen Anwachsen der Bevölkerung ist das so stark sich verändernde Bild der Stadt nicht erklärt — zu deutlich zeigt es sich sowohl im Umbau der Altstadt, ihrer Erneuerung, als auch im besonderen Charakter der Außenquartiere; vor allem in jenem schroffen Uebergang der Villa zum ausgesprochenen Miethausbau, wie er im

äußeren Albanquartier zu beobachten ist, mag man erkennen, daß da besondere Kräfte am Werk sind. Es ist offenbar die unmittelbare Nähe der Geschäftsstadt, «der Stadt», wie man selbst heute noch die Altstadt zu benennen pflegt, die an dieser Stelle für eine dichtere und wenn möglich zugleich höhere Bebauung eine wesentlich höhere geschäftliche Ausnützung, eine höhere Rendite verspricht. Wo nicht schon, vorsorgend, die Bauordnung für Neubauten eine größere Höhe als eben noch zulässig ordiniert hatte — konnte da nicht das Glück korrigiert, die bestehende Bauhöhe von Fall zu Fall als allzu knapp bezeichnet, konnte nicht durch List und Tücke und wohlbegründete Eingaben, durch faszinierende Pläne illustriert, die erwünschte größere Ausnutzungsmöglichkeit erzielt werden?

Der Sprung von einer offenen zweigeschossigen Bebauung zu einer geschlossenen, und dabei fünf, ja sechsgeschossigen Bebauung ist so groß, daß solche Möglichkeit eines höheren Ertrags sich als ein steter Druck, ja schließlich als Zwang auswirkte. Die bisher erzielte Miete, das Verwohnen so großer ohne weiteres erzielbaren Mieten, stellt sich schließlich als ungehöriger Luxus dar: die Möglichkeit einer bedeutend stärkeren Nutzung von Grund und Boden, der Realisierung der so sprunghaft gestiegenen Grundrente, das ist es, was die günstig gelegenen Baugrundstücke zu stärkerer Ausnutzbarkeit geradezu zwingt.

Diesen selben Drang und Zwang beobachtet man schon beim flüchtigen Hinsehen auch in den Geschäftslagen der Innerstadt. Es ist keine leere Laune, der die Schetty-Häuser zum Opfer gefallen sind, oder die zur Erneuerung der Torsteinen, der Theaterstraße und der Aeschenvorstadt geführt hat.

Nun, das ist weiter keine Neuigkeit, aber diese Wandlungen spielen sich in so vielfältigen Bildern vor unseren Augen ab, daß wir nur allzu leicht die im Hintergrund wirkenden Kräfte übersehen, Kräfte, so stark wirksam und so verborgen, wie das Aufquellen einer Ladung Reis in einem lecken Schiff, wie sie Fähnrich Hornblower auf seiner ersten Kaperfahrt

begegnet ist — und ebenso gefährlich für den bisherigen Bestand, weil von der Mächtigkeit eines Elementes.

*

So ist es nicht allein Willkür, nicht bloß überlegen lächelndes Vorübergehen an kostbarem Vätergut, auch nicht bloß kühles Besserwissen der jungen Generation, was sich am alten Bestand vergreift, was abbricht, um dafür Eigenes hinzusetzen. Es ist das Grundgesetz der Natur, der Drang nach ständiger Erneuerung, nach ständiger Verjüngung.

Die Stadt ist nun einmal keine endgültige Erscheinung, sie ist in stetem Wechsel begriffen, von dem steten, nie befriedigten Hang besessen, neu zu werden, als das immer wieder neue Gewand der neuen Generation. Widerspruchsvoll — ist denn nicht jedes Gebäude, und um wie viel mehr die stolze Gesamtheit aller Gebäude, die Stadt, bestimmt, ewig zu dauern, fest und ohne Fehl der schnöden Abnützung zu trotzen?

So scheint es — und so ist es wohl auch, im Rahmen aller menschlichen Unvollkommenheit, für die einem unzerstörbaren Glauben bestimmten, dem Gottesdienst dienenden Bauten. Die trotz allem sich immer wieder zeigende Hinfälligkeit des Gotteshauses wird aufgehoben durch eine unermüdlich sich wiederholende, sich selbst verleugnende Restauration. Aber wohlverstanden nur für die Bauten ewiger Andacht.

Schon die Bauten, die der zeitlichen Macht bestimmt sind — das Rathaus, ja selbst die Gedächtniszeichen, sie werden leichteren Herzens erweitert, umgebaut, versetzt. Es mischt sich schon die Ratio ein: sie sieht allzu gerne ein Zeichen ihrer eigenen Zeit.

Privatbauten vollends — sie sind allzu deutlich wandelbaren Bedürfnissen verhaftet, als daß sie weit über zwei, drei Generationen hinaus dauern könnten. Sofern sie um ihres besondern, nicht im baren Nutzen liegenden Wertes willen erhalten bleiben sollen, womöglich auf «alle Zeiten», so müssen sie zum Museum erklärt und damit einem Dienst gewidmet werden, der weit über dem Tagesnutzen steht.

So bildet sich eine Stadt, und so hat sich auch unsere Stadt gebildet, und bildet sich immer wieder von neuem weiter, bald ruhig, kaum merkbar, bald sich überstürzend, wie wir es in unserer Lebenszeit, erschrocken vielleicht, vielleicht in stillem Entzücken, miterlebt haben.

Möchte ein gütiges Geschick die Aufgaben, die solch ewig vorgezeichnetes Werden stellt, immer wieder in treue Hände legen!